

Brevdato	
Afsender	Cathrine Gylling (Sagsbehandler, LIOL)
Modtagere	
Akttitel	Ikke-ministerielle høringssvar
Identifikationsnummer	2579380
Versionsnummer	1
Ansvarlig	Cathrine Gylling
Vedlagte dokumenter	Aktdokument Better Energy Biofuel Express Biogas Danmark Biogas Express BrintBranchen DAKA Dansk Erhverv Danske Revisorer DI Energi Drivkraft Danmark DTL Danske Vognmænd Emmelev Energinet Folketinget Rigsrevisionen ITD Landbrug & Fødevarer Landbrugets biomasseleverandører Rådet for Grøn Omstilling wind denmark
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	16. nov 2021



Energistyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Sendt pr. e-mail til: ens@ens.dk, cttg@ens.dk og pwi@ens.dk.

Better Energy A/S
Gammel Kongevej 60,
14th floor
Denmark
Cvr.nr. 36 95 06 76

+45 71 99 02 03
info@betterenergy.dk
www.betterenergy.com

Høringssvar til nyaffattelse af bekendtgørelser om biobrændstoffers bæredygtighed m.v.

Better Energy takker for muligheden for at kommentere på udkastet til både bekendtgørelse og håndbog (journalnummer 2021-13315). Vi finder grundlæggende, at klimainsatsen bør være så omkostningseffektiv som mulig og at lovgivningen i videst mulige omfang bør fremme nye investeringer i vedvarende energiproduktion.

Det er afgørende for opfyldelsen af Danmarks klimamål, at den eksisterende VE-produktion øges og at private investeringer spiller en større rolle i den grønne omstilling. Vi ser derfor meget positivt på, at elektricitet omsider bliver omfattet af vejtransportens målkrav.

Generelle bemærkninger

Fortrængningskravene er for lave til at have ønsket klimaeffekt

Det aktuelle iblandingskrav på 7,6 pct. foreslås erstattet af et gradvist stigende CO₂e-fortrængningskrav på mindst 3,4 pct. i 2022, stigende til mindst 7 pct. i 2030.

Det bør bemærkes, at det lave niveau for fortrængningskrav næppe understøtter den politiske målsætning om at være et grønt foregangsland. Der er tale om en minimumsimplementering af VE II-direktivet. Til sammenligning kan det noteres, at Drivkraft Danmark har foreslået et CO₂-fortrængningskrav på 30 pct. i 2030.

Specifikke bemærkninger

Additionalitet er afgørende for fortsat VE-udbygning

VE II-direktivet indeholder krav om additionalitet, hvilket betyder, at brændstofproducenter bør bidrage til udbredelsen og/eller finansieringen af vedvarende energi. For at give brændstofproducenterne mulighed herfor bør det præciseres, at en brændstofproducent, der forventer at aftage el fra det kollektive elnet, enten skal medregne den gennemsnitlige emissionsintensitet i det pågældende elområde eller medregne emissionsintensitet fra en afledt VE-produktion, hvis der er indgået en elindkøbsaftale, der baserer sig på grøn elproduktion i samme prisområde.

Definitionsbestemmelse kan med fordel præciseres

I den gældende biobrændstoflov defineres en elleverandør som den juridiske enhed, der er ansvarlig for ekspeditionen af elektricitet gennem et punktafgiftsopkrævningssted, og som leverer elektricitet til brug i vej køretøjer. Det kan med fordel præciseres, at der her er tale om elbilsoperatører og at det afgørende ikke er ejerforhold ift. ladestander, men derimod driftsansvar, som bekræftet af Skattestyrelsens afgørelse SKM.2020.12.SR.

Giver ovenstående anledning til spørgsmål, står vi naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen
Peter Bjerregaard

Randers, 29. oktober 2021

Kære Klima- Energi- og Forsyningsminister Dan Jørgensen, kære KEF-udvalg, kære Energistyrelse

Helt overordnet mener vi hos Biofuel Express, at det er hensigtsmæssigt at iblandingskravet målt på energi ændres til en CO₂e-fortræningskrav. Det kommer til at simplificere Energistyrelsens arbejde fremadrettet, og det er også det eneste, der giver mening i forhold til at bremse den globale opvarmning.

Vi her følgende kommentarer:

- 1) Avanceret sub-target: Biofuel Express mener, at Danmark har en international forpligtelse til at støtte Avancerede biobrændstoffer jf. REDII-punkt 83. Her står der således; *"Pålægges medlemsstaterne at kræve, at brændstofleverandørerne leverer en samlet andel af brændstoffer fra vedvarende energikilder, kan dette give investorer vished og tilskynde til fortsat at udvikle alternative vedvarende transportbrændstoffer, herunder avancerede biobrændstoffer, vedvarende flydende eller gasformige transportbrændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og elektricitet fra vedvarende energikilder til transportsektoren"*. I artikel 25 1 b står der desuden *"I den i første afsnit omhandlede minimumsandel skal bidraget fra avancerede biobrændstoffer og biogas produceret af de råprodukter, der er anført i bilag IX, del A, som en del af det endelige energiforbrug i transportsektoren være mindst 0,2 % i 2022, mindst 1 % i 2025 og mindst 3,5 % i 2030."* Danmark er således forpligtet til at indføre sådanne andele.
- 2) UER-lovgivning: Biofuel Express mener, at Europas bedste UER-lovgivning findes i Tyskland, hvor der er en øvre grænse for hvor meget af de samlede CO₂-reduktioner, der må komme fra opstrøms-emissionsreduktioner. I Tyskland er grænsen 1%. Tallet i Tyskland er fremkommet som forskellen mellem den gamle EU-denominator for CO₂-udledning på 83,8 gCO₂e/MJ og den nye på 94,1 gCO₂e/MJ lig 10,3 gCO₂e/MJ. $10,3 \text{ gCO}_2\text{e/MJ} / 94,1\text{gCO}_2\text{e/MJ} = 10,9\%$ af de samlede emissions-reduktioner, der må komme fra UERs i Tyskland. I Tyskland har man for 2021 for lethedens skyld tilladt at 1,2% ud af 6% CO₂e-reduktioner må komme fra UERs lig 20%, hvilket er markant mere end de ovennævnte 10,9%. I 2022 fastholdes de 1,2% i Tyskland, medens det samlede CO₂e-reduktionsmål hæves til 7%. For de følgende år ser Tysklands "køreplan" således ud:

Tabel 1: Tyske regler for CO₂e-reduktioner i vejtransport fra 2021 til 2023

	CO ₂ e reduktionsmål (%)	Max UER (%)	CO ₂ e reduktionsmål der skal komme fra brændstoffet (%)	Procent-andel af samlede CO ₂ e-reduktioner der max må komme fra UER (%)
2021	6	1,2	4,8	20,0
2022	7	1,2	5,8	17,1
2023	8	1,2	6,8	15,0
2024	9,25	1,2	8,05	13,0
2025	10,5	1,2	9,3	11,4
2026	12	1,2	10,8	10,0

Tyskland har lukket den ladeport, der stod åben i EU's UER-direktiv i deres nationale implementering. I dansk lov står ladeporten helt åben, og med Regeringens udspil vil denne også fremadrettet stå helt åben! At der laves CO₂e-reduktioner på et oliefelt i Mellemøsten, er at "købe aflad" ligesom i den katolske verden. Det eneste der virker, er reelle CO₂e-reduktioner i selve brændstoffet! I Tyskland er prisen for CO₂e-reduktion jf. Triebhausgasminderungsverpflichtung på mere end 400 EUR/t. Disse handles dagligt, og priser sendes dagligt

i nyhedsbreve fra Argus. De danske UERs koster til sammenligning mindre end 50 EUR/t. Regeringen bør spørge sig selv om, man virkelig tror, at man får reelle CO₂e-reduktioner til 1/8 af prisen i Tyskland?

- 3) Ambitionsniveau: Når man sammenholder oplæg til nye danske regler med regler fra andre EU-medlemslande, så bliver det klart, at Danmark i 2022 vil være det eneste land i EU, hvor kravet til bio falder.

Det er også tydeligt, at Danmark ikke kan overholde vores internationale forpligtelser i forhold til COP21 i Paris og i forhold til REDII artikel 25 1. Her står der *"For at integrere brugen af vedvarende energi i transportsektoren pålægger hver medlemsstat brændstofleverandører en forpligtelse til at sikre, at andelen af vedvarende energi inden for det endelige energiforbrug i transportsektoren udgør mindst 14 % senest i 2030 (minimumsandel)..."*. I *"Bekendtgørelse om CO₂e-fortrængningskrav og bæredygtighed m.v."* § 3 stk. 2 står der; *"Til brug for opfyldelse af forpligtelsen i stk. 1 har enhver virksomhed pligt til hvert år, at anvende drivhusgasreducerende brændstoffer, jf. § 2, nr. 8 med henblik på at reducere vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed fra leveret brændstof til transport til brug i vej køretøjer til transport med mindst 3,4 pct.-point i 2022-2024, mindst 5,2 pct.-point i 2025-2027, mindst 6 pct.-point i 2028-2029 og mindst 7. pct.-point fra 2030."* Biofuel Express beder Energistyrelsen om at fremlægge udførlig dokumentation for, at Danmark kan overholde REDII artikel 25 1 i 2030. Gerne i excel-format.

Det svenske biomandat er til sammenligning siden august 2021 på 26% CO₂e-reduktioner, og dette stiger til 30,5% pr. 1.1.2022. Det svenske biomandat gælder dog kun for transportsektoren. Biofuel Express anbefaler på det kraftigste, at Ministeren genovervejer sin og Regeringens position, og indfører CO₂e-reduktionskrav på et helt andet og langt mere ambitiøst niveau. Biofuel Express anbefaler konkret, at CO₂-reduktionsmål som i Sverige implementeres, men med en cap på UERs som vi kender det fra Tyskland, og at biomandatet gælder al diesel og benzin (som man kender det fra Frankrig). Det svenske biomandat er delt op i et separat mandat for benzin og diesel og ser således ud:

Tabel 2: Svensk og dansk biomandat fra 2021 til 2030

	Sverige		Danmark
	Diesel (% CO ₂ e-reduktion)	Benzin (% CO ₂ e-reduktion)	Samlet (% CO ₂ e-reduktion)
2021 (siden august)	26	6	
2022	30,5	7,8	3,4
2023	35	10,1	3,4
2024	40	12,5	3,4
2025	45	15,5	5,2
2026	50	19	5,2
2027	54	22	5,2
2028	58	24	6
2029	62	26	6
2030	66	28	7

I 2030 lægges der op til, at DK reducerer sin CO₂e-udledning fra benzin og diesel med 7%, mens vores svenske naboer opnår CO₂e-reduktioner på 66% for diesel og 28% for benzin. Svenskerne er således 942% mere ambitiøse for diesel (66/7%) og 400% mere ambitiøse for benzin (28/7%) end os danskere. Dog omfatter det danske mandat også diesel til landbrugs- og entreprenørmaskiner, hvilket udvider den mængde, der er omfattet af biomandatet med ca. 20%.

Dan Jørgensen og Mette Frederiksen: Hvordan vil I opnå en 70% CO₂e-reduktion i 2030, hvis landtransport kun skal bidrage med 7% CO₂e-reduktion i 2030?

- 4) Embedsværkets ansvar: Hos Biofuel Express mener vi, at embedsværket, ligesom politikerne, bør drages til ansvar for manglende overholdelse af Danmarks internationale forpligtelser.

Vi har desuden følgende kommentarer til "Bekendtgørelse om CO₂e-fortrængningskrav og bæredygtighed m.v."

Bilag 4: Brændværdier er opgjort uden decimaler. Biofuel Express har haft en korrespondance med Fuldmægtig Alexander Plougmann herom jf. mail af 2. september 2021. Bemærk at ENS her selv lister ethanol til at have et energiindhold på 21 GJ/m³, mens ENS i svar af 2. september fastholder 21,3 GJ/m³. Vi beder om at sagen genoptages, og at ENS retter fejlen med tilbagevirkende kraft. Forskellem mellem 21 og 21,3 GJ/m³ kan virke trivielt, men de der anvendes store mængder er forskellen for 2020 udregnet til 2.243 m³ svarende til 90 lastbillæs (af 25 m³).

Hvis Klima- Energi- og Forsyningsudvalget (KEF-udvalget) og/eller Ministeren har interesse herfor, fremlægger vi gerne hvordan, den samlede kollektive transport i Danmark med kort varsel og omkostnings-effektivt kan konverteres til HVO100 Renewable Diesel og/eller B100 Biodiesel RME.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Clemen Rasmussen".

Clemen Rasmussen
+46 70 840 94 74
cr@biofuel-express.com

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Martin Sebastian Agdal".

Martin Sebastian Agdal
+45 29 26 41 22
msa@biofuel-express.com

Om Biofuel Express: Biofuel Express har mere end 13 års erfaring og er en af Skandinaviens førende leverandører af biobrændstoffer. Vores kunder er virksomheder, der tilbyder miljøvenlig transport til med høje krav til miljø og CO₂-reduktioner. Derudover gives der ekstra værdi gennem adgang til nødvendig klima- og miljødokumentation. Certificerede kvalitets- og miljøhåndteringssystemer sikrer høje standarder fra første ordre til løbende levering. På leverandørsiden samarbejder vi med nogle af verdens førende producenter af biobrændstof blandt andet [Neste](#), som er kåret til Verdens 3. mest bæredygtige virksomhed. Produkterne er af den højeste kvalitet og opfylder alle EU-kriterier for vedvarende energibrændstoffer. De opfylder også kravene fra de største motorproducenter, såsom Scania, Volvo, Mercedes, og MAN. Biofuel Express' mission er at øge tilgængeligheden af biobrændstoffer på markedet ved at kombinere indsigt i motorer, biobrændstofprodukter og lovgivning for målrettet salg af kulstoffattigt biobrændstof til gavn for både bus- og lastbilkunder og ikke mindst til gavn for miljøet.

Energistyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Att.: ens@en.dk, c.c. cttg@ens.dk, pwi@ens.dk

Biogas Danmark

Axeltorv 3

1609 København V

29. oktober 2021

Høring af nyaffattelse af bkg om biobrændstoffers bæredygtighed m.v.

Energistyrelsen har den 1. oktober udsendt udkast til nyaffattelse af bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed m.v. og nyaffattelse om Håndbog om dokumentation for biobrændstoffers bæredygtighed (HB2021) i høring, j. nr. 2021-13315.

Generelle bemærkninger

Biogas Danmark hilser beslutningen om at indføre CO₂-fortrængningskrav velkommen. Det er en hensigtsmæssig og teknologineutral vej til at fremme den nødvendige grønne omstilling af transporten.

Biogas Danmark finder imidlertid, at det er særdeles uheldigt, at ambitionsniveauet er så lavt, at der alene sigtes efter at opfylde minimumskravene i henhold til Brændstofkvalitetsdirektivet.

UER kreditter

Dette forstærkes yderligere af, at Danmark i modsætning til lande som fx Tyskland og Sverige ikke lever op til VE II direktivets mulighed for at lægge et ambitiøst loft over indregningen af UER kreditter i virksomhedernes målopfyldelse. Målopfyldelse med UER-kreditter bidrager ikke til opfyldelse af det danske 70 pct. mål. Hertil kommer, at dokumentationskravet og gennemsigtigheden er meget begrænset sammenlignet med indenlandske tiltag.

Biogas Danmark skal derfor opfordre til, at Danmark på linie med bl.a. Tyskland og Sverige lægger et loft over UER-kreditter, så kravet ikke - som det er tilfældet med nærværende forslag - kan opfyldes med varm luft, der udgør op til 2,6 pct.

Uens opgørelsesmetoder for CO₂-fortrængning

I høringsudgaven lægges op til forskellige krav til henholdsvis biogas leveret gennem gasnettet og el via offentlige ladestandere.

For biogas leveret gennem nettet skal den uafhængige kontrollant kontrollere, om biogasmængden kan karakteriseres som støttet biogas. For biogas leveret gennem gasnettet lægges derfor op til en marginalbetragtning, så biogas, der har modtaget støtte, anses for værende 100 pct. fossil naturgas frem for det mix af fossil gas og biogas, der er i gasnettet.

For el leveret via offentligt tilgængelige ladestandere kræves ikke en tilsvarende dokumentation og det kan derfor regnes med det miks, der er i elnettet uanset, om det kommer fra anlæg, der har modtaget eller ikke har modtaget støtte.

Biogas Danmark skal anbefale, at modellen fra gasnettet overføres til el-nettet, så det sikres, at der også her er tale om ustøttet ny VE-produktion, der anvendes, og dermed ikke fossil el som en marginalbetragtning svarende til forslaget for gassystemet vil medføre, da den VE-produktion, der er i elmikset allerede er indregnet til andre elforbrugere.

Herved opnås additionalitet og opfyldelsen af CO₂-fortrængningskravet bidrager til fremme af ny ustøttet vedvarende energi.

Avancerede biobrændstoffer

Der lægges op til at ophæve iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer. Dermed lægges op til ikke at implementere kravet i VE II direktivet om, at medlemstaterne skal kræve iblanding af en minimum andel af avancerede biobrændstoffer.

For at sikre, at fortrængningskravene ikke alene opnås med UER-kreditter, el fra det almindelige miks i elnettet og fødevarerbaserede biobrændstoffer, er det afgørende, at Danmark som minimum fastholder direktivets krav for avancerede biobrændstoffer. Dette markedstræk er afgørende for at sikre en reel bæredygtig og klimaeffektiv omstilling af transportsektoren.

Specifikke bemærkninger

Fritagelse for tilskud

I henhold til §3 stk. 4 i udkast til bekendtgørelse om CO₂e-fortrængningskrav og bæredygtighed m.v. anses CO₂-udslippet fra støttet biogas jf. §2 nr. 17 for at være på niveau med naturgas.

Biogas Danmark skal anmode om en præcisering af, hvordan biogasanlæg i praksis kan blive fritaget for afgifter for den delmængde af den samlede produktion, der leveres til transport, hvor den resterende produktion fra biogasanlægget er støtteberettiget ved levering af opgraderet biogas til gasnettet.

Biobrændstoffer fra brugt madolie og animalske fedtstoffer

I §3 stk. 5 i udkast til bekendtgørelse om CO₂e-fortrængningskrav og bæredygtighed m.v. præciseres det, at biobrændstoffer, der er produceret på brugt madolie eller animalske fedtstoffer, som nævnt i lovbekendtgørelse nr. XX af XX.XX.XXX, bilag 1, del B, maksimalt kan bidrage med 1,7 pct. af energien leveret til brændstof i transportsektoren.

Biogas Danmark savner denne præcisering i bekendtgørelse om Håndbog om dokumentation for opfyldelse af CO₂e-fortrængning m.v. og skal anmode om en forklaring på, hvorfor dette krav ikke fremgår heri.

Øvrige specifikke bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om CO₂e-fortrængningskrav og bæredygtighed

I §2 nr. 5) bruges betegnelsen "majsstammer". Biogas Danmark skal anbefale, at der for denne urteagtige afgrøde bruges betegnelsen "majsstængler".

I §2 nr. 12) skal Biogas Danmark anbefale en sproglig justering, så det er tydeligt, at det er dyrkningen af stivelsesrige afgrøder, sukerafgrøder eller olieholdige afgrøder, der produceres som hovedafgrøder på landbrugsarealer, som ikke må udløse en efterspørgsel efter yderligere arealer. Som sætningen er opbygget nu, står der, at det er "mellemafgrøder såsom efterafgrøder og dækafrøder", der ikke må udløse en øget efterspørgsel efter yderligere arealer. Dette er særdeles uheldigt, da efterafgrøder og dækafrøder jo dyrkes i medfør af krav i national

miljølovgivning eller EU's fælles landbrugspolitik – og ikke med henblik på at konkurrere med dyrkningen af føde-
vare-/foderegnede afgrøder, hvorfor der i alle tilfælde er tale om udnyttelse af et restprodukt.

I bilag 4 anføres energiindholdet i biogas for "biogas, som kan renses til naturgaskvalitet". Denne formulering bør
ændres, idet betegnelsen "naturgas" er fjernet i lov om gasforsyning. Derfor bør der bruges betegnelsen "Bio-
gas, som opfylder kravene til indfødnings i gassystemet".

Specifikke bemærkninger til Håndbogen

I afsnit 2.1. Biobrændstoffslovens og bekendtgørelsens omfattede virksomheder anføres, at det er "den naturgasle-
verandør", der er omfattet af forpligtelserne. Bør dette ikke ændres, så der alene bruges betegnelsen "leverandør
af gasformige brændsler", som også bruges senere i sætningen?

Se ovenstående bemærkninger til afsnit 10.3.

Afsluttende bemærkninger

Biogas Danmark står naturligvis til rådighed for en uddybning og ser frem til en tilbagemelding på ovenstående
spørgsmål.

Med venlig hilsen



Bruno Sander Nielsen

2724 5967

bsn@biogas.dk

Til:

Energistyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43,
1577 København

29. oktober 2021

Høringssvar

Biogas Express A/S takker for muligheden for at give høringssvar til Nyaffattelse af bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed m.v. og nyaffattelse af bekendtgørelse om fastlæggelse af beregningsmetoder og indberetningskrav i henhold til biobrændstofloven.

Biogas Express finder det helt overordnet positivt, at målsætningerne for iblanding af biobrændsler ændres fra en simpel iblandingsforpligtigelse til et CO₂e-fortrængningskrav. Det ligestiller de forskellige drivmidler og udgør et første skridt i udviklingen mod at fokusere konkurrencen på at reducere reelle klimaemissioner i transportsektoren.

Herudover finder Biogas Express anledning til at beklage en række forhold vedrørende lovændringen.

1. Manglende teknologineutrale rammevilkår: Det bemærkes, at biogas som det eneste vedvarende drivmiddel pålægges et særskilt krav om, at det ikke må være subsidueret tidligere i værdikæden, hvis det skal tælle med i den årlige opgørelse af CO₂e fortrængning. Det er naturligvis stærkt konkurrenceforvridende og ødelæggende for biogas konkurrencekraft i forhold til andre vedvarende drivmidler. Biogas leverer en CO₂e fortrængning, som er i særklasse bedre end andre vedvarende drivmidler, målt per GJ brændsel, og det forekommer derfor stærkt uheldigt for den grønne omstilling at biogas fratages muligheden for at konkurrere på lige vilkår med andre alternative drivmidler. Biogas Express, som forhandler af biogas direkte fra danske biogasanlæg til transportsektoren, præmierer danske biogasanlæg for at øge deres CO₂e fortrængning så meget som muligt. Klimaeffekten ved den langsigtede udvikling af disse produktionstilpasninger mindskes, når biogas stilles særligt dårligt i konkurrencen mod andre vedvarende drivmidler.

Afsender:

Knud Boesgaard
kb@biogas-express.com
Tel. +45 6171 8811

Biogas Express A/S
Alsvej 21
8940 Randers SV
CVR 38636685

2. Krav til avancerede biobrændstoffer: De Europæiske medlemsstater, herunder Danmark, har ifølge Biogas Express' opfattelse en forpligtigelse efter VEII Direktivet's punkt 83 til at stille særskilt krav om iblanding af avancerede biobrændstoffer. Her står der således; "(...) pålægges medlemsstaterne at kræve, at brændstofleverandørerne leverer en samlet andel af brændstoffer fra vedvarende energikilder, kan dette give investorer vished og tilskynde til fortsat at udvikle alternative vedvarende transportbrændstoffer, herunder avancerede biobrændstoffer, vedvarende flydende eller gasformige transportbrændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og elektricitet fra vedvarende energikilder til transportsektoren". I artikel 25 1 b står der desuden "I den i første afsnit omhandlede minimumsandel skal bidraget fra avancerede biobrændstoffer og biogas produceret af de råprodukter, der er anført i bilag IX, del A, som en del af det endelige energiforbrug i transportsektoren være mindst 0,2 % i 2022, mindst 1 % i 2025 og mindst 3,5 % i 2030."

3. UER-lovgivning: Biogas Express finder det uheldigt og uambitiøst at UER emissioner tillades at udgøre øvre grænse for hvor meget af de samlede CO₂-reduktioner der må komme fra UER. Det bemærkes at den tilladte iblanding i nabolandene er meget lavere - i Sverige er den 0% og i Tyskland er den højst 1,2%.

4. Umådeligt ringe ambitionsniveau. Den danske transportsektor er klar til et langt større fortrængningsmål, som talrige aktører har gjort opmærksom på ved tidligere relaterede høringer. Det danske fortrængningsmål ligger langt under vores nabolande, og det sætter ifølge Biogas Express' overbevisning den danske transportindustri bagud på en af de vigtigste konkurrenceparametre for fremtidens transport.

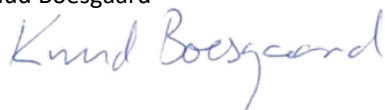
	Sverige		Tyskland	Danmark
	Diesel (% CO ₂ e reduktion)	Benzin (% CO ₂ e reduktion)	% CO ₂ e reduktion	% CO ₂ e reduktion
2022	30,5	7,8	5,8	3,4
2023	35	10,1	6,8	3,4
2024	40	12,5	8,05	3,4
2025	45	15,5	9,3	5,2
2026	50	19	10,8	5,2
2027	54	22		5,2

2028	58	24		6
2029	62	26		6
2030	66	28		7

Biogas Express bemærker afslutningsvist, at vi har investeret i infrastruktur i tillid til at Danmark vil overholde kravene i VEII om avancerede biobrændstoffer og finder det stærkt betænkeligt at kravet ikke er nævnt i den kommende lovgivning. Det er i modstrid med princippet om teknologineutrale rammevilkår og hæmmer dermed udviklingen af en effektiv grøn omstilling af transportsektoren.

Med venlig hilsen

Knud Boesgaard

A handwritten signature in blue ink that reads "Knud Boesgaard".

JR-nr.: 2021-13315

29.10.2021

Brintbranchens svar til høring over nyaffattelse af bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed m.v. og af nyaffattelse af bekendtgørelse om håndbog.

Brintbranchen takker for anledningen til at afgive bemærkninger vedr. ovenstående. Brint har en afgørende rolle i opnåelsen af 70%-målet, især i de sværeste sektorer at dekarbonisere, og brintbaserede brændsler er særligt relevante i opfyldelsen af de krav, som denne bekendtgørelse introducerer.

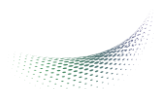
Vi byder det samlede forslag velkommen, selvom vi anser fortrængningskravene for at være for lave i en kontekst, hvor danske emissioner skal reduceres med 70% i 2030. I nedenstående paragraffer uddyber vi nogle specifikke pointer, som har en særlig stor betydning for brint og PtX.

Fortrængningskravet burde være mere ambitiøst.

Det virker pudsigt, at kravet kun når op til 7% i 2030, i en kontekst hvor danske emissioner skal reduceres med 70% i 2030. Til sammenligning står der i den Europæiske Kommissions forslag til 'Fit for 55'-pakken en reduktion på 13% af drivhusgasser i transportbrændsler, hvor det samlede CO₂-reduktionsmål blot er 55% (og ikke 70%). Drivkraft Danmark har selv foreslået at kravet sættes på 30% i 2030.

Forslaget introducerer en 'level playing field' mellem forskellige brændstoffer.

Implementering af bl.a. VE-direktivet via et CO₂-fortrængningskrav sikrer, at alle brændstoffer ligestilles til målopfyldelse, da der ikke introduceres multiplikatorer. Det er en ekstrem vigtig faktor i at muliggøre business-casen for PtX projekter. Udover det er Brintbranchen meget positiv overfor muligheden for at bruge 'tickets' til at opfylde kravet.



Kravet til at opfylde bekendtgørelsens mål med en stigende andel af drivhusgasreducerende brændstoffer (frem for el og UER'ere; jf. §3 stk.2) sikrer en hurtig optagelse af grønne brændsler, og giver samtidig gode rammer for, at alternative brændsler (f.eks. biobrændstof og brintbaserede brændstoffer) udvikler sig i høj grad.

Uklart i hvilket omfang VE-direktivets artikel 25 er fuldt implementeret.

VE-direktivets artikel 25 fastslår at:

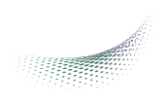
"Ved beregningen i den i første afsnit omhandlede minimumsandel:

a) tager medlemsstaterne hensyn til vedvarende flydende og gasformige transportbrændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, når de anvendes som mellemprodukt til produktion af konventionelle brændstoffer (...)"

I Brintbranchen fortolker vi ingen af de to bekendtgørelser, der er sendt i høring, til at implementere denne pointe fuldstændigt. Selve VE-direktivet er ikke særlig hjælpsomt, idet det ikke definerer, hvad "mellemprodukt" er. Generelt bruges der brint i raffinaderier til 2 processer: hydrogenering, hvor brinten tilsættes slutproduktet; og afsvovling, hvor brinten ikke ender i det endelige produkt. Brintbranchens indtryk fra vores engagement med europæiske aktører er, at direktivets hensigt er at dække både hydrogenering og afsvovling.

Men som vi læser bekendtgørelsen om biobrændstoffers bæredygtighed, fortolkes direktivet til kun at dække hydrogenering og ikke afsvovling. Dette er sådanset en rimelig antagelse, da der til afsvovling normalt bruges fossilt brint fra andre processer i raffinaderiet (hvor brint er et uundgåeligt biprodukt). Dog kan det være meget vanskeligt for raffinaderierne at rapportere deres brintforbrug efter hvilken type brint (fossil vs. grøn), der har indgået hver proces, hvorfor Brintbranchen ville foretrække, at bekendtgørelsen dækker al grønt brintforbrug i raffinaderiet generelt, uden at pålægge raffinaderierne krav om at påvise, at brinten er brugt til hydrogenering hver eneste gang.

Brintbranchen står naturligvis gerne til rådighed for videre dialog om ovennævnte, hvis det skulle give anledning til spørgsmål.





Energistyrelsen
ens@ens.dk

Daka Denmark A/S
Lundagervej 21
DK-8722 Hedensted

E-mail: daka@daka.dk
Phone: +45 7674 5111
Fax: +45 7674 5110

www.daka.dk

Løsning 28 oktober 2021

Høringssvar vedrørende Bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed m.v.

Journalnummer 2021-13315

I forhold til ovennævnte bekendtgørelse har vi fra Daka Danmarks side følgende at bemærke:

Overgangen fra iblandingskrav til et teknologineutralt nationalt CO₂e-fortrængningskrav indebærer et brud med princippet om at prioritere anvendelsen af 2. generations råmaterialer, idet dobbelttællingen for disse materialer bortfalder. 1. og 2. generationsmaterialer ligestilles med andre ord. Ligeledes fjernes iblandingskravet for avancerede brændstoffer.

Det relativt bløde fortrængningskrav for biobrændstoffer på 3,4% i udgangspunktet 2022-2024 og den meget brede tilgang – som også tillader brug af elektricitet og UER-kreditter frem til 2029 under brændstofkvalitetsdirektivet – får grundlæggende det samlede forslag til at fremstå mindre ambitiøst som bæredygtighedstiltag.

Da det samtidig er besluttet først fra 2025 at tage ILUC-princippet i betragtning, vil der i de kommende år være åbnet for en udvikling, som bæredygtighedsmæssigt kan trække i den forkerte retning. Konkurrenceanvnen i Danmark for biobrændstoffer baseret på f.eks. animalske biprodukter vil således blive kraftigt svækket i forhold til biobrændstoffer baseret direkte på energiafgrøder.

Med fravær af ILUC-hensynet, kan det i øvrigt undre, at der samtidig lægges stor vægt på, at ILUC skal tages i betragtning for importeret soja.

For at fastholde bæredygtighedsperspektivet også i de nærmeste år, vil Daka derfor foreslå at iblandingskrav for 2. generationsbrændstoffer samt avancerede biobrændstoffer (VE II-direktivets bilag IX) fastholdes sideløbende med at det overordnede CO₂-fortrængningskrav indføres. Gøres det ikke, vil den reducerede konkurrencedygtighed af 2. generations biodiesel (fordi det er dyrere at producere ift. 1. generations biodiesel) i Danmark forventeligt medføre, at Daka tvinges til at eksportere mere 2. generations biodiesel ud af Danmark i de kommende år.

Vi vil dernæst opfordre til, at der arbejdes for en hurtigere udvidelse af markedet for bæredygtige biobrændstoffer ved i hastigere tempo at implementere fortrængningskravet frem mod de 7%.

Med venlig hilsen

Keld Winther Rasmussen
Public Affairs & Regulatory Manager

Att.: Energistyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577, København V

Den 29. oktober 2021

J. nr. 2021-13315 Bemærkninger til Høring over nyaffattelse af bekendtgørelser om biobrændstoffers bæredygtighed m.v.

Dansk Erhverv modtog ovenstående høring den 1. oktober, og takker for muligheden for at komme med bemærkninger.

Dansk Erhverv varetog sekretariatsrollen for regerings klimapartnerskab for Landtransport, og har derigennem fremlagt en rapport, med anbefalinger for den grønne omstilling af transportsektoren. Anbefalingerne bygger på et bredt samarbejde mellem relevante brancheorganisationer, virksomheder og eksperter, og peger på de konkrete tiltag der kan fremme og understøtte den grønne omlægning af sektoren.

Blandt partnerskabets forslag står CO₂-fortrængningskravet som en anbefaling, der kan skabe bedre rammevilkår for den grønne omstilling og samtidig mere forudsigelighed for erhvervslivet. Dansk Erhverv vil gerne kvittere for den positive lydhørighed forslaget har modtaget og bakker derfor også grundlæggende op om det fremlagte forslag.

Fortrængningskravet vil på nuværende tidspunkt udelukkende være en dansk model, som både partnerskabet og Dansk Erhverv gerne ser udvidet til en fælles europæisk standard. Derfor har Dansk Erhverv også forholdt sig positivt overfor Europa-Kommissionens forslag om at indfase et CO₂-kvotesystem for landtransporten. Af Kommissionens nuværende forslag fremgår det at brændstofleverandørerne bliver pålagt et kvotesystem, der skal øge konkurrencevilkårene for alternative drivmidler, og gøre det gradvist dyrere at benytte traditionelle fossile brændstoffer. Modellen ligner derfor det foreslåede CO₂-fortrængningskrav, og forventes at have en tilsvarende effekt.

Det grundlæggende resultat af både fortrængningskravet og et kvotehandelssystem for transport, bliver et teknologineutralt marked, hvor pris og konkurrencevilkår bliver de afgørende faktorer for, hvilken grøn teknologi der vinder frem.

For at undgå unødigt dobbeltlovgivning og ekstra omkostninger for et konkurrenceudsatte erhverv bemærker Dansk Erhverv derfor, at der vil være behov for en udfasning af fortrængningskravet i takt med at kvotesystemet indfases. Det danske fortrængningskrav kan indtil da, fungere som en god midlertidig løsning, der kan understøtte brugen af bæredygtige drivmidler.

Dansk Erhverv bemærker endvidere, at det af forslaget fremgår, at el kan medregnes til opfyldelsen af fortrængningskravet. Batteridrevne køretøjer er en moden teknologi for persontransporten og mindre varebiler, men har stadig store udfordringer, hvis det skal fungere som et alternativ for den tungere vejtransport. De største udfordringer for den grønne omstilling af transportsektoren ses derfor også hovedsageligt for den lange og tunge vejtransport. Der eksisterer allerede i dag en lang række initiativer til at fremme markedet for batteridrevne personkøretøjer. Hovedformålet

med fortrængningskravet må derfor være at understøtte den grønne omstilling af den tunge vejtransport. Dansk Erhverv bemærker, at en medtagelse af el i forslaget kan betyde, at fortrængningskravet opfyldes alene ved opladning af el-biler, uden der sker en nødvendig forøgelse af brugen af bæredygtige brændstoffer i tungere køretøjer. Dansk Erhverv opfordrer derfor til, at man har dette for øje.

Transportsektoren er kendetegnet ved at være grænseoverskridende og et globalt konkurrenceudsat erhverv. Stigende brændstofpriser i Danmark, vil i sidste ende kunne få den konsekvens, at transportørerne tanker i andre europæiske lande. Står fortrængningskravet alene, risikerer man derfor at eksportere CO₂-udledningen til nabolande og tabe på både indkomst og den grønne omstilling. Dansk Erhverv opfordrer derfor til, at aftalepartierne arbejder for at sænke prisen for bæredygtige drivmidler, så de rammer et konkurrencedygtigt niveau. Sker dette alene ved at hæve prisen på fossile brændsler i Danmark, risikere man den førnævnte udflytning eller i værste tilfælde, at danske virksomheder taber på muligheden for at konkurrere mod udenlandske virksomheder.

Dansk Erhverv bemærker slutteligt, at Power-2-X medtages som muligt drivmiddel til opfyldning af fortrængningskravet. Power-2-X teknologi kan løse en række af transportsektorens behov på en grøn og bæredygtig måde. Dansk Erhverv er derfor positive over for denne del af forslaget. Vi opfordrer samtidig til, at drivmidler, der regnes med i fortrængningskravet måles på deres klimapåvirkning i et vugge-til-grav perspektiv, så erhvervslivet får et oprigtigt overblik over teknologiernes bæredygtighed.

Efter gennemlæsning har Dansk Erhverv ikke yderligere at bemærke.

Med venlig hilsen,



Jesper Kronborg

Branchedirektør for Dansk Erhverv Transport
Dansk Erhverv

Energistyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Att.: Fuldmægtig Cathrine Gylling

Pr. e-mail: ens@ens.dk; cc: ctgg@ens.dk; pwi@ens.dk

7. oktober 2021

Høring over nyaffattelse af bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed mv. og nyaffattelse af bekendtgørelse om Håndbog om dokumentation for biobrændstoffers bæredygtighed (HB 2021) – j.nr.: 2021-13315

FSR – danske revisorer
Kronprinsessegade 8
DK - 1306 København K

Telefon +45 3393 9191
fsr@fsr.dk
www.fsr.dk

CVR. 55 09 72 16
Danske Bank
Reg. 9541
Konto nr. 2500102295

Tak for muligheden for at kommentere udkastene.

Vi henviser til vores høringssvar af 11. januar 2021 og 12. december 2019, hvor vi til håndbogen havde følgende bemærkning, der fortsat er gældende:

- I håndbogens afsnit 9 (*afsnit 10 i nyeste udkast*) fremgår krav om en erklæring udarbejdet i henhold til ISAE 3000. Denne erklæringstype ligger inden for revisors regelsæt og indeholder en række krav, som kun godkendte revisorer lever op til. Det er efter FSR – danske revisorer opfattelse kun godkendte revisorer, der kan afgive erklæringer efter ISAE 3000. Hvis standarden fastholdes, foreslår vi derfor, at det anføres, at kontrollanten skal være en godkendt revisor.

Vi står naturligvis til rådighed, hvis ovennævnte giver anledning til spørgsmål.

Med venlig hilsen

Thomas Krath Jørgensen
fagchef, statsaut. revisor



Energistyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43,
1577 København

Sendes til ens@ens.dk med kopi til
ctgg@ens.dk og pwi@ens.dk

DIs høringssvar vedr. nyaffattelse af bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed m.v. og af nyaffattelse af bekendtgørelse om håndbog

DI takker for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende nyaffattelse af bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed m.v. og af nyaffattelse af bekendtgørelse om håndbog

Til og med 2021 har det været dansk lov, at der skulle iblandes en vis mængde biobrændstof i transportbrændstof solgt i Danmark. I de senere år skulle en del af denne iblanding være 0,3% avancerede brændstof, her i 2021 har olieselskaberne sideløbende med iblandingen skulle fremvise en besparelse af udledningen af drivhusgasser med 6%.

DI opfordrer til, at man fastholder kravet om iblanding af 0,3 % avancerede biobrændstoffer som hidtil, samtidig med at CO₂-fortrængingskravet indføres for at sikre stabile rammer for dansk udvikling og produktion af avancerede biobrændstoffer.

DI finder det problematisk at der skelnes mellem fortrængningseffekten mellem støttet biogas og ikke-støttet biogas i forhold til CO₂e-fortrængingskravet, da det konkret vil betyde, at eksempelvis bio-methanol fremstillet af ikke-støttet biogas ikke vil tælle lige så meget i CO₂e-fortrængningen som støttet biogas. Dette fjerner danske biogasanlægs incitament til at producere Bio-to-X.

Afslutningsvis, mener DI, at elektricitet leveret fra private anlæg, som f.eks. busanlæg, lastbiler mv. også bør kunne indgå i opfyldelsen af en del af CO₂e-fortrængningskravet. En række transportvirksomheder har egne tankanlæg med diesel, hvorfor det bør tælle med, hvis de skifter (dele af) dette til el, selv om ladestanderen er ikke er offentlig tilgængelig.

Med venlig hilsen

Sarah Sylvest Murrills
Chefkonsulent



Høringssvar Bekendtgørelse om CO_{2e}-fortrængning og Bio- brændstofhåndbogen Journal nummer 2021-13315

Den 27. oktober 2021

Ref.
mmj

Generelt

Drivkraft Danmark kan overordnet støtte udkastet til bekendtgørelse om CO_{2e}-fortrængningskrav og bekendtgørelse om håndbog om dokumentation af opfyldelse af CO_{2e}-fortrængningskrav.

Indførelsen af et CO_{2e}-fortrængningskrav vil sikre fokus på en teknologineutral reduktion af drivhusgasemissionerne fra transportsektoren. CO_{2e}-fortrængningskravet vil fremme de teknologier, der bidrager med de mest omkostningseffektive reduktioner.

Udkastet til bekendtgørelse om CO_{2e}-fortrængningskrav indeholder dog en række formuleringer/definitioner, som efterlader usikkerhed om forståelsen og omfanget af en række bestemmelser.

Endelig indfører bekendtgørelsen en række af VE II direktivets bestemmelser, for eksempel at RFNBO kan indregnes i CO_{2e}-fortrængningskravet. Det hilser vi velkomment, men brugen af RFNBO forudsætter at regnemetoder, dokumentationskrav med mere er på plads, hvilket efter det nyeste udkast til VE III direktiv (fit for 55 pakken) først vil ske i 2024. Det vil i praksis betyde, at RFNBO (og andre PtX-brændstoffer) ikke kommer til at indgå i CO_{2e}-fortrængningskravet med nogen vægt og udviklingen af disse bremses frem mod 2030.

Vi har i det efterfølgende nærmere uddybet ovenstående.

Definitioner og formuleringer

Vejkøretøjer

I §3 stk. 1 og 2 bruges benævnelsen "vejkøretøjer". Denne benævnelse er, som vi kan se det, ikke tidligere defineret andet sted i biobrændstofloven eller i udkastet til bekendtgørelse. Vi antager, der med benævnelsen menes "vejgående køretøjer", som er den benævnelse, der generelt bruges i biobrændstoflovens øvrige bestemmelser?

Formuleringen "....fra leveret brændstof til transport til brug i vej køretøjer til transport med mindst" i §3 stk. 2 efterlader derudover usikkerhed om, hvilket brændstofforbrug der er omfattet af CO_{2e}-fortrængningskravet i denne bestemmelse. Jf. den forståelsesmæssige betydning af vej køretøjer kan bestemmelsen læses sådan, at CO_{2e}-fortrængningskravet kun gælder for de brændstoffer,

DrivkraftDanmark
Esplanaden 34A, 1. sal th.
1263 København K

T +45 3345 6510
E info@drivkraftdanmark.dk
W drivkraftdanmark.dk

der er leveret til brug i vej køretøjer (biler, busser, lastbiler, tog etc.) og derfor ikke omfatter brændstoffer til ”ikke-vejgående maskiner”.

Det er vores forståelse fra den politiske aftale, at det nationale CO₂e-fortrængningskrav (som bestemmelsen i §3 stk. 2 implementerer) også omfatter brændstoffer til ”ikke vejgående maskiner”. Formuleringen bør vel derfor rettelig være:

”fra leveret brændstof til transport med mindst”

Transportsektoren

Flere steder i bekendtgørelsen bruges benævnelsen ”transportsektoren”. Denne benævnelse er, som vi kan se det, ikke tidligere defineret andet sted i biobrændstofloven eller i udkastet til bekendtgørelse, selvom benævnelsen også bruges flere steder i biobrændstoflovens bestemmelser – uden som nævnt at være defineret i loven. Vi antager, der med benævnelsen menes ”Transport” jf. definitionen i biobrændstoflovens §2 nummer 9?

RFNBO og RCF

Med § 12 stk. 1 nummer 4 og stk. 4 åbnes der op for, at RFNBO og RCF kan indregnes i CO₂e-fortrængningskravet. Raffinaderierne kan med co-processing af materialer af biologisk og ikke-biologisk oprindelse, integration af brint fra elektrolyse baseret på grøn el med mere omkostningseffektivt bidrage væsentligt til CO₂e-fortrængningskravet.

Men det forudsætter at rammerne for brugen af RFNBO og RCF er på plads. Første skridt er i sagens natur, at det kan tælle med. Men når der endnu ikke foreligger konkrete regneregler, dokumentationskrav med mere fra EU-Kommissionen i henhold til VE-direktivet, vil RFNBO og RCF ikke komme til at bidrage i de næste mange år. Det er samtidig afgørende, at de fastlagte regler også finder anvendelse i praksis. Det tidligere lækkede udkast til delegeret retsakt for opgørelse af andelen af VE-el vil, som vi allerede sammen med Wind Denmark og Brintbranchen har påpeget overfor Energistyrelsen gøre det meget vanskeligt at producere PtX, RFNBO og RCF, hvis anlægget ikke er koblet direkte op på den VE-el producerende enhed.

Vi skal derfor på det kraftigste opfordre til, at Energistyrelsen aktivt arbejder for en hurtigere afklaring af regnereglerne for brug af RFNBO og RCF i CO₂e-fortrængningskravet. Usikkerheden om regneregler vil bremse investeringer i anlæg og omstilling til produktion af RFNBO og RCF. Derved giver vi afkald på det væsentlige bidrag, som RFNBO og RCF vil kunne udgøre i opfyldelsen af CO₂e-fortrængningskravet eller muligheden for et øget CO₂e-fortrængningskrav frem mod 2030.

Håndbogen

Det ser ikke ud til, at alle mindstekravene til reduktion af drivhusgasemissioner, jf. §12 stk. 1, er gengivet i Håndbogens afsnit 3.5.1. Mindstekravene til RFNBO, jf. § 12 stk. 1 nummer 4, er ikke omtalt i Håndbogens afsnit 3.5.1.

Energistyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V.

Deres ref.:

Vor ref.: SBP

Dato: 29.10.2021

DTL-Danske Vognmænds høringssvar på høring over udkast til bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed m.v.

Omstillingen og indsatsen for at mindske transportsektorens klimabelastning er vigtig. Sektoren står for en betydelig del af Danmarks CO2-udledning, og samtidig har erhvervstransporten stor samfundsøkonomisk betydning, da erhvervstransport er en afgørende servicefunktion for dansk erhvervsliv, handel og eksport.

Transporterhvervet er en branche, der er præget af hård og ofte international konkurrence. Derfor er der behov for at anlægge et internationalt perspektiv og balance i fastlæggelsen af krav til sektorens omstilling.

DTL-Danske Vognmænd deltog i arbejdet i regeringen klimapartnerskab for landtransport og støtter indførelsen af CO2-fortrængningskrav. Fortrængningskravet vil i sammenligning med det velkendte iblandingskrav, være en mere effektiv mekanisme til at tilskynde energibranchen til udvikling af grønne drivmidler og tilgodese, at der kan tages højde for drivmidlernes produktion og samlede klimabelastning.

El bør efter DTLs mening kunne indgå i opfyldelse af fortrængningskravet, og i den forbindelse må der tages hensyn til, i hvilken grad elektriciteten stammer fra vedvarende kilder.

Med venlig hilsen



Søren Büchmann Petersen

Chefkonsulent



Høring over nyaffattelse af bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed m.v. og af nyaffattelse af bekendtgørelse om håndbog

Indledningsvis takker vi for muligheden for at kommentere udkast til "Bekendtgørelse om CO_{2e}-fortrængningskrav og bæredygtighed m.v." samt udkast til "Bekendtgørelse om håndbog om dokumentation for opfyldelse af CO_{2e}-fortrængningskrav m.v. (HB 2022)"

Vore bemærkninger er som følger:

Minimums andele for drivhusgas reduktion

Af den foreslåede Bekendtgørelse om CO_{2e}-fortrængningskrav og bæredygtighed m.v. fremgår:

§ 3. Enhver virksomhed har pligt til at reducere vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed fra leveret brændstof til transport og leveret elektricitet til brug i vej køretøjer til transport med mindst 6 pct. i hvert af årene 2022-2029, og mindst 7 pct. fra år 2030. Der kan anvendes UER'ere til opfyldelse af forpligtelsen. Reduktionerne skal ske i forhold til år 2010 jf. bekendtgørelse om håndbog om dokumentation for opfyldelse af CO_{2e}-fortrængningskrav m.v. (HB 2022).

Stk. 2. Til brug for opfyldelse af forpligtelsen i stk. 1 har enhver virksomhed pligt til, hvert år, at anvende drivhusgasreducerende brændstoffer, jf. § 2, nr. 8, med henblik på at reducere vugge til gravmissionerne af drivhusgasser pr. energienhed fra leveret brændstof til transport til brug i vej køretøjer til transport med mindst 3,4 pct.-point i 2022-2024, mindst 5,2 pct.-point i 2025-2027, mindst 6 pct.-point i 2028-2029 og mindst 7. pct.-point fra 2030. Reduktionerne skal ske i forhold til år 2010, jf. bekendtgørelse om håndbog om dokumentation for opfyldelse af CO_{2e}-fortrængningskrav m.v. (HB 2022).

Hvilket kan sammenfattes i følgende oversigt¹

	Minimum drivhusgas reduktion for den enkelte virksomhed	heraf minimum fra indenlandsk/fysisk opnåede reduktioner	svarende til iblanding af biobrændstof v/ 70% CO ₂ reduktionsevne
2021	6%	5,32%	7,60%
2022-24	6%	3,40%	4,86%
2025-27	6%	5,20%	7,43%
2028-29	6%	6%	8,57%
2030	7%	7%	10,00%

Det forekommer at være en endog ganske uambitiøs plan. Dels fastholdes CO₂ reduktionskravet uændret på de 6% i de førstkomende 8 år (!), og dels bliver der tale om et betragteligt fald i de CO_{2e} reduktioner, der opnås i Danmark, i forhold til hvad er opnået her i 2021. Først i 2025 vil reduktionen igen komme på højde med det nuværende niveau, og ikke før 2028, er der planlagt en forøgelse i reduktionsniveauet.

¹ Den faktisk opnåede reduktion ved transporten, omregnes til biobrændstof med ens reduktions potentiale, af sammenligningsmæssige årsager.



UER (upstream emission reductions)

I stedet for fysiske indenlandske reduktioner introduceres brug af UER, hvilke eksempelvis kunne være:

- Nedsættelse af flagring af gasser i råolieproduktion;
- energieffektivitetsprojekter i produktionen af råolie;
- brug af vedvarende energi til produktion af råolie;
- trafikskift til transport af råolie (f.eks. lastbil til rør);
- effektivitetsforøgelse i international råolietransport.

Af forslag til Energistyrelsens håndbog² – side 19 fremgår:

UER'ere fra et hvilket som helst land inden for EU eller uden for EU kan blive regnet som reduktion i forhold til et brændstof fra en hvilken som helst råvare, der leveres af en hvilken som helst leverandør. Der er derfor ikke noget krav om at påvise, at brændstoffer fra de omhandlede UER-projekter fysisk leveres til EU's marked, eller at der er en fysisk forbindelse til den europæiske transportsektor.

Der kan dermed erhverves UER certifikater til erstatning af fysiske CO₂ reduktioner i den danske transportsektor, fra enhver producent af fossil råolie, fra et hvilket som helst land i Verden. Det forekommer noget uklart fra håndbogen hvordan sådanne certifikater skal/kan kontrolleres.

Uagtet. De reduktioner som ligger grund for UER-certifikaterne vil være reduktioner, der er opnået udenfor Danmark. Reduktionerne tjener derfor alene til Danmarks teoretisk overholdelse EU-kravet om 6% CO₂ reduktion i transportsektoren, hvorimod reduktionerne ikke er medtællende for Danmarks CO₂ regnskab i øvrigt.

Avancerede brændstoffer

Siden december 2016 hvor Danmark ambitiøst vedtog, at 0,9% af transportsektorens energiforbrug fra januar 2020 skulle dækkes af avancerede brændstoffer, har den danske biobrændstof branche investeret i produktion af avancerede brændstoffer.

For 2020 og 2021 blev rammen for avancerede brændstoffer nedsat til 0,3%.

I maj 2021 (lov nr. 883), blev pligten til at iblande avancerede brændstoffer i transportbrændstoffer i Danmark fjernet fra Loven og erstattet af en bemyndigelse for Ministeren til at fastsætte andelen.

Det fremgår af den nu foreslåede Bekendtgørelse, at pligten til at anvende avancerede brændstoffer helt bortfalder i Danmark fra januar 2022. Ministeren har dermed ikke anvendt sin bemyndigelse til at fastsætte andele for avancerede brændstoffer for 2022 og fremefter.

Af Renewable Energy Directive II³ art. 25, fremgår:

For at integrere brugen af vedvarende energi i transportsektoren pålægger hver medlemsstat brændstofleverandører en forpligtelse til at sikre, at andelen af vedvarende energi inden for det endelige energiforbrug i transportsektoren udgør mindst 14 % senest i 2030 (minimumsandel) i overensstemmelse med et vejledende udviklingsforløb, som medlemsstaten har fastsat og beregnet efter den metode, der er fastsat i denne artikel og i artikel 26 og 27.

² Forslag til: Energistyrelsens håndbog om dokumentation for opfyldelse af CO₂e-fortrængningskrav m.v. 1. januar 2022, version 1.6

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=EN>



I den i første afsnit omhandlede minimumsandel skal bidraget fra avancerede biobrændstoffer og biogas produceret af de råprodukter, der er anført i bilag IX, del A, som en del af det endelige energiforbrug i transportsektoren være mindst 0,2 % i 2022, mindst 1 % i 2025 og mindst 3,5 % i 2030.

Der består dermed en pligt for de enkelte EU-medlemslande til at sikre, at hver enkelt brændstof leverandør anvender en andel avanceret brændstof fra 2022, og med stigende andele frem mod 2025 og 2030.

Man må på denne baggrund undre sig over, at der tilsyneladende ikke i Danmark skal eksistere et lovbundet krav om anvendelse af avancerede brændstoffer fra 2022.

En forklaring på denne tilsyneladende konflikt mellem dansk lovgivning og EU-regelsættet kan findes i Energistyrelsens notat: "*Klimastatus og -fremskrivning 2021 (KF21)*" – side 4:

"Kravet om anvendelse af en vis mængde avancerede biobrændstoffer bortfalder med introduktionen af fortrængningskrav fra 2022. Da fortrængningskravet gør det attraktivt at anvende mere bæredygtige biobrændstoffer, som for en dels vedkommende netop vil være avancerede biobrændstoffer, antages det, at fortrængningskravet i sig selv vil medføre, at anvendelsen af avancerede biobrændstoffer øges."

Energistyrelsens ovennævnte antagelse er ikke korrekt. Fra 2022 skal olieselskaberne, efter forslaget, honorere et og kun et krav: En emissions reduktion på mindst 6%. Prisfastsættelsen for såvel almindelige biobrændstoffer, som de avancerede, vil følgelig afhænge af deres emissions reduktions potentiale.

Udviklingen af avancerede biobrændstoffer i Danmark er fortsat i sin vorden, ikke mindst på grund af den noget inkonsekvente kurs, der hidtil er blevet fulgt. Affalds håndtering samt en række andre forhold ved fremfindelse af råvarer samt produktionen, medfører fortsat ekstraomkostninger i forhold til de ordinære biobrændstoffer.

Sådanne ekstraomkostninger kan ikke dækkes ind alene ved en forskel i reduktionspotentiale brændstofferne imellem, og det er svært at se, hvorledes det kan blive muligt, at investerer i produktion endsige udvikle nye avancerede brændstoffer, under de usikre markedsforhold, som tilsyneladende ønskes vedtaget for de avancerede brændstoffer.

Hvis i øvrigt Energistyrelsens antagelse var korrekt – at alene reduktionskravet vil tilsikre en stigende dansk anvendelse af avancerede biobrændstoffer – hvorfor så undlade at gøre anvendelsen til en forpligtigelse? En sådan forpligtigelse ville jo alene få relevans, hvis opfyldelse af kravene IKKE sker af frivillighedens vej.

Der har, lige fra december 2016, hvor der for første gang blev vedtaget Dansk lov om iblanding af avancerede biobrændstoffer, været en forståelse af, at anvendelse af avancerede brændstoffer skulle og burde fremmes i Danmark. Danmark har indtil nu været foregangsland på området, og det er med stor beklagelse, hvis vi nu må henvise til EU krav om iblanding, for at fastholde en fortsat anvendelse af en mindre del avancerede brændstoffer i her i landet.

Vi håber at omhandlede bekendtgørelserne vil blive ændret således at der fortsat er pligt til at iblandes avancerede brændstoffer i transportbrændstofferne i Danmark fra 2022 og fremefter

EU har fastsat iblandingskrav gældende for 2022, 2025 og 2030. Det er vort håb og ønske, at der vedtages krav om iblanding af avancerede brændstoffer i Danmark med 0,3% i 2022 jævnt stigende år efter år således at EU kravene for 2025 og 2030 implementeres heri.

Kun således kan der tilsikres et dansk investeringsklima for de avancerede biobrændstoffer, der muliggør honorering af de fremtidige krav.

Otterup, den 25. oktober 2021
EMMELEV A/S

NOTAT

HØRINGSSVAR - NYAFFATTELSE AF BEKENDTGØRELSE OM BIOBRÆNDSTOFFERS BÆREDYGTIGHED M.V. OG AFFATTELSE AF BEKENDTGØRELSE OM HÅNDBOG

Energinet takker for muligheden for at komme med kommentarer til de foreslåede ændringer til udkast til nyaffattelse af bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed m.v. og af nyaffattelse af bekendtgørelse om håndbog om dokumentation for biobrændstoffers bæredygtighed (HB 2021). Energinet har gennemgået bekendtgørelserne med fokus på de emner, der har særlig betydning for Energinet, og har målrettet kommenteringen til disse

1. Energinets bemærkninger

1.1 PTX

Vi noterer os, at PTX og elektrofuels ikke er beskrevet i materialet. men formoder, at det afventer Kommissionens kommende retsakter og vejledninger på området.

1.2 VE andel i kollektivt net og CO₂fortrængningskravets tilskyndelseseffekt for VE i hhv. el- og gasnet

Med risiko for at have misforstået rammer og forpligtelser for leverandører af hhv. el og gas til transport fra det kollektive net, så forekommer det, at der er en afgørende metodemæssig forskel, i hvordan drivhusgasfortrængning beregnes i den nationale implementering.

Til CO₂fortrængningskravet kan VE el i det offentlige net medregnes, uagtet om det har fået støtte eller ej. For gas er det kun den andel, der ikke har fået støtte. Kravet om støttefri gas formoder vi skyldes ønske om tilskyndelseseffekt til etablering af ny VE gas – et ønske, der tilsyneladende ses bort fra på el.

For el og gas, der har modtaget støtte, er der tilsyneladende også valgt en principielt forskellig metode i beregningen af drivhusgasfortrængning for hhv. el og gas fra kollektive net. De valgte metoder for Ve andelen (drivhusgasfortrængningen) er hhv.:

- Drivhusgasfortrængning el i offentlige ladestandere: elmixet inklusiv VE andel
- Drivhusgasfortrængning gas i ladestandere: kun den fossile del (naturgas)

Det forekommer umiddelbart uens vilkår mellem energibærere og ikke som teknologineutralt. Og at der til fortrængningsberegningen enten skulle have være benyttet et energimix inklusiv VE-andel fra begge energibærere (fx ca. 25 % VE gas i 2021), eller kun den fossile del for begge energibærere. Da Regeringen ønsker, at VE gas i fremtiden i højere grad skal anvendes, der hvor den giver den højeste samfundsøkonomiske værdi – fx transportformål – forekommer det foreslåede som modstridende.

- Kan Energistyrelsen forklare om ovenstående er korrekt forstået og om baggrunden bag?

1.3 Import og eksport af VE gas i gasnettet

Blandt andet i lyset af, at frivillige ordninger (voluntary schemes godkendt af kommissionen) fra 1. januar 2022 skal certificere bæredygtighed af biogas til det danske CO₂fortrængningskrav, at de frivillige ordninger er godkendt af EU Kommissionen til at certificere biogas, der flyttes over grænser i net, og at EU Kommissionens Union Database er etableret for at tracke bæredygtige biobrændstoffer (inklusiv opgraderet biogas i net), der flyttes over grænser mellem medlemslande. Der synes således ikke at være en begrænsning i europæisk lovgivning mod at bæredygtig biogas i nettet kan handles over grænser.

- Det fremgår, at der ikke tillades import af VE gas via gasnettet til brug for iblandingskravet. Kan Energistyrelsen forklare baggrunden for importbegrænsning?
- Det er uklart, om Energistyrelsen mener, at biogas i nettet kan eksporteres til transportmål?

1.4 Oprindelsesgarantier for VE gas

Oprindelsesgarantier fra Energinet er en del af gasleverandørers dokumentation for at have den vedvarende gas til rådighed på det pågældende tidspunkt. Oprindelsesgarantiordningen er under fortsat udvikling med ny information på oprindelsesgarantierne mm. VE direktivet fra 2018 inklusiv den kommende standard CEN16325 for oprindelsesgarantier medfører bla., at gasoprindelsesgarantier skal og kan indeholde informationer om:

- Modtaget støtte – driftsstøtte og investeringsstøtte
- Mærkning af gasproduktionen – fx om VE gassen er bæredygtighedscertificeret
- GHG emissioner (pt forslag under CEN16325 standard) – vugge til grav men ikke nødvendigvis samme

Med nye informationer på oprindelsesgarantier er der en risiko for misforståelser ifbm. den kontrol, "Kontrollanten" skal udføre under COfortrængningsordningen, men der er også muligheder for at lette og styrke kontrollen fremadrettet. Fx kunne man tænke sig oprindelsesgarantier (GO+), der udstedes for bæredygtighedscertificeret og støttefri biogas tilført gasnettet. Der

arbejdes også på udviklingsstadiet med nye koncepter med større tidsopløselighed hvor produktion og forbrug balanceres (GOBalance).

- Vi foreslår, at Energinet og Energistyrelsen gennemgår ordningerne sammen og sikrer at information på oprindelsesgarantierne ikke misforstås og at nye muligheder udnyttes bedst muligt fremadrettet.

Hvis nærværende høringssvar giver anledning til spørgsmål eller noget ønskes uddybet, kan Energinet kontaktes på myndighed@energinet.dk

Med venlig hilsen

Sisse Guldager Larsen



Myndighedsenheden
Energinet

Cathrine Gylling

Til: Cathrine Gylling
Emne: SV: Høring over nyaffattelse af bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed m.v. og af nyaffattelse af bekendtgørelse om håndbog

Fra: 19kontor@rigsrevisionen.dk <19kontor@rigsrevisionen.dk>

Sendt: 7. oktober 2021 09:24

Til: Energistyrelsens officielle postkasse <ENS@ENS.DK>

Cc: Cathrine Gylling <ctgg@ens.dk>; Peter Willumsen <pwi@ens.dk>

Emne: Høring over nyaffattelse af bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed m.v. og af nyaffattelse af bekendtgørelse om håndbog

Energistyrelsen har den 1. oktober 2021 sendt nyaffattelse af bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed mv. og nyaffattelse af bekendtgørelse om håndbog i høring.

Ministeriernes forpligtelse til at høre Rigsrevisionen er fastlagt af rigsrevisorloven, §§ 7 og 10 (Lovbekendtgørelse nr. 101 af 19/01/2012) og angår revisions- og/eller regnskabsforhold, der kan have betydning for Rigsrevisionens opgaver.

Vi har gennemgået bekendtgørelserne og kan konstatere, at de ikke omhandler revisions- eller regnskabsforhold i staten eller andre offentlige virksomheder, der revideres af Rigsrevisionen.

Vi har derfor ikke behandlet henvendelsen yderligere.

Med venlig hilsen

Mette E. Matthiasen
Specialkonsulent



Landgreven 4
DK-1301 København K

Tlf. +45 33 92 84 00
Dir. +45 33 92 85 73
mem@rigsrevisionen.dk

www.rigsrevisionen.dk

Fra: Johnni Sørensen <jso@ens.dk>

Sendt: 1. oktober 2021 13:02

Cc: Cathrine Gylling <ctgg@ens.dk>

Emne: Høring over nyaffattelse af bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed m.v. og af nyaffattelse af bekendtgørelse om håndbog

Energistyrelsen sender i dag nyaffattelse af bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed m.v. og nyaffattelse af bekendtgørelse om håndbog om dokumentation for biobrændstoffers bæredygtighed (HB 2021) i offentlig høring.

Med lovændring nr. 883 af 12. maj 2021 om ændring af lov om fremme af vedvarende energi, biobrændstofloven, lov om naturgasforsyning og forskellige andre love og lovændring nr. 881 af 12. maj 2021 om ændring af biobrændstofloven er der blevet indført en række bemyndigelsesbestemmelser, som udmøntes i disse to bekendtgørelser. Endvidere implementerer bekendtgørelserne dele af Aftale om grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020 (S, RV, SF, EL).

Formålet med nyaffattelsen af bekendtgørelserne er blandt andet at erstatte det nuværende iblandingskrav for biobrændstoffer med et CO₂e-fortrængningskrav og udelukke biobrændstoffer baseret på sojaolie på samme måde som palmeolie fra at tælle med i opfyldelsen af CO₂e-fortrængningskravet på grund af og sojoliens meget høje ILUC-værdi. Yderligere vil det blive muligt at lade f.eks. Power-to-X og genanvendt kulstofbrændsel indgå i opfyldelsen af CO₂e-fortrængningskravet, ligesom der fremover skal skelnes mellem fortrængningseffekten for støttet og ikke-støttet biogas i forhold til CO₂e-fortrængningskravet.

Høringsmaterialet ligger på høringsportalen.dk: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65566>

Eventuelle høringssvar skal være Energistyrelsen i hænde senest fredag den 29. oktober 2021 og bedes sendt til ens@ens.dk med kopi til ctgg@ens.dk og pwi@ens.dk.

Høringssvarene vil efter høringen blive offentliggjort på Høringsportalen.

Vh. Johnni

Med venlig hilsen / Best regards

Johnni Sørensen

Fuldmægtig / Advisor

Center for vedvarende energi / Centre for Renewables

Mobil / Cell

+45 33 92 49 48

E-mail

jso@ens.dk



Danish Energy Agency - www.ens.dk

- part of The Ministry of Climate, Energy and Utilities

Energistyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Du kan læse mere om, hvordan vi behandler dine personoplysninger på vores hjemmeside <https://ens.dk/om-os/energistyrelsens-behandling-af-personoplysninger>



Energistyrelsen

Kontor/afdeling Center for Vedvarende energi

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Bemærkninger sendt til ens@ens.dk, cttg@ens.dk og pwi@ens.dk

Deres ref.: 2021-13315

Vores ref.: MAF/LK

Kundenr.:

Dato: 29-10-2021

Høring over nyaffattelse af bekendtgørelser om biobrændstoffers bæredygtighed mv. – J.nr. 2021 - 13315

ITD kvitterer for fremsendte høring over nyaffattelse af bekendtgørelser om biobrændstoffers bæredygtighed mv.

Indførelsen af et CO₂e-fortrængningskrav har længe stået på ITD's ønskeliste og fremstår som en central anbefaling i foreningens klimaplan fra 2020. Et langsigtet og ambitiøst fortrængningskrav, der fokuserer på brændstofferne CO₂-aftryk i et vugge-til-grav perspektiv er et vigtigt skridt i at fremme anvendelsen af de bedste VE-brændstoffer.

Grundet høringens natur og indhold forholder ITD sig overordnet til de ændringer, der er beskrevet i tilsendte høringsbrev.

1. Iblandingskravet erstattes med et CO₂e-fortrængningskrav

ITD noterer, at det nuværende iblandingskrav på 7,6 procent med bekendtgørelsesændringerne erstattes med et trinvis CO₂e-fortrængningskrav på mindst 7 procent fra 2030 efter "Aftale om grøn omstilling af vejtransporten" af 4. december 2020. Som det fremgår af tidligere høringssvar, så støtter ITD generelt op om, at iblandingskravet erstattes af et fortrængningskrav ligesom, at dette var en af de centrale anbefalinger fra Klimapartnerskabet for Landtransport.

Samtidig er det væsentligt at gøre opmærksom på, at et fortrængningskrav indgår i EU-Kommissionens forslag om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder, hvori der foreslås et markant højere fortrængningskrav end det danske. Dette skal naturligvis justeres i nærværende bekendtgørelser såfremt, at et europæisk fortrængningskrav bliver en realitet.

I den forbindelse er vores vurdering, at de foreslåede ændringer i direktivet leverer mærkbare CO₂-reduktioner, men at forslaget samtidig ikke fuldstændigt harmoniserer med det danske fortrængningskrav, som blev indført efter anbefaling fra regeringens Klimapartnerskab for Landtransport.

Vi mener, at man fra dansk side bør arbejde for at få forslaget ændret, så det i højere grad stemmer overens med den danske tilgang til gavn for klimaet og danske transport- og logistikvirksomheders konkurrenceevne, herunder særligt i relation til at medregne Indirect Land Use Change (ILUC) generelt. Dette er Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet blevet gjort bekendt med i relation til høringen vedrørende EU-Kommissionens præsentation af "Fit for 55"-pakken.

2. Power-to-X og genanvendt kulstofbrændsel kan indgå i opfyldelsen af CO2e-fortrængningskrav

ITD hilser det velkomment, at nye typer af brændstoffer som fx Power-to-X og genanvendt kulstofbrændsel kan indgå i opfyldelsen af et CO2e-fortrængningskrav. Dette understøtter i høj grad også foreningens ønsker om en teknologineutral regulering af brændstofområdet.

Danmarks nuværende position som blandt de førende i udviklingen og produktionen af Power-to-X, må yderligere forventes styrket af et sådant CO2e-fortrængningskrav, men det vil efter ITD's opfattelse kræve at det fortrængningskrav der fastsættes, også er tilstrækkeligt ambitiøst

En effektiv inkludering af Power-to-X i kategorien af bæredygtige brændstoffer vil i høj grad afhænge af de opgørelsesmetoder og /-krav der fastlægges i EU-Kommissionens kommende retsakt, der forventes udstedt i slutningen af 2021.

3. Elektricitet kan indgå i opfyldelsen af en del af CO2-e-fortrængningskravet

ITD er som udgangspunktet enig i, at elektricitet kan indgå i opfyldelsen af en del af fortrængningskravet, da inddragelsen heraf kan være medvirkende til et øget markedsoptag af el-lastbiler. Vi finder det dog yderst problematisk, at dette udelukkende omhandler elektricitet leveret igennem offentligt tilgængelige ladestandere.

Det er ITD's klare vurdering, at transport- og logistikvirksomhederne i vid udstrækning foretrækker at oplade køretøjerne på egne matrikler frem for offentligt tilgængelige ladestandere i forsøget på at optimere logistikkederne og sikre lavest mulige pris på elektriciteten. ITD er derfor bekymret for at betingelsen i yderste konsekvens vil være medvirkende til at forsinke den grønne omstilling til el-lastbiler.

ITD anbefaler, at elektricitet leveret til den tunge vejgodstransport skal indgå i opfyldelsen af en del af fortrængningskravet ved privat opsatte ladestandere på virksomhedernes egne matrikler.

4. Der skelnes mellem fortrængningseffekten for støttet biogas og ikke-støttet biogas i forhold til CO2e-fortrængningskravet

ITD noterer sig, at der med bekendtgørelsesændringerne skelnes mellem støttet biogas og ikke-støttet biogas i relation til fortrængningseffekten.

5. Ophævelse af iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer

Jf. bemærkningerne i indledning og under pkt. 1.

6. Soja kan ikke tælle med i opfyldelsen af CO2e-fortrængningskravet

Det er vigtigt at de biobrændstoffer, der fremmes i opfyldelsen af CO2e-fortrængningskravet er reelt bæredygtige og ikke giver anledning til andre og måske mere omfattende globale klimaudfordringer. Derfor kan foreningen også bakke op om, at soja ligesom palmeolien tilføjes den "sorte liste" over ikke bæredygtige biobrændstoffer i Danmark og dermed ikke kommer til at tælle med i opfyldelsen af fortrængningskravet. Dette må i hele taget gælde biobrændstoffer produceret af råprodukter med høj ILUC.

7. Indholdet fra UER-vejledningen opdateres og indsættes i bekendtgørelse

ITD noterer sig at indholdet af Energistyrelsens vejledning om UER'ere opdateres og indsættes i bekendtgørelsen.

8. Titlerne på bekendtgørelsesændringerne ændres

Ingen kommentarer.

ITD står naturligvis til disposition ved ønske om yderligere dialog i henhold til ovenstående.

Med venlig hilsen

ITD

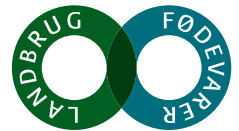


Marianne Frank
Chefkonsulent



Lasse Kristoffersen
Politisk chefkonsulent

Dato 29. oktober 2021
Side 1 af 4



Landbrug & Fødevarer FmbA

Axelborg, Axeltorv 3
DK 1609 København V

T +45 3339 4000
F +45 3339 4141
E info@lf.dk
W www.lf.dk

CVR DK 25 52 95 29

Energistyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København
ens@ens.dk

Høringssvaret sendt elektronisk til ens@ens.dk med kopi til cttg@ens.dk, pwi@ens.dk

Høring over nyaffattelse af bekendtgørelser om biobrændstoffers bæredygtighed m.v.

journalnummer 2021-13315

Generelle bemærkninger

Landbrug & Fødevarer støtter op om indførelsen af et CO₂-fortrængningskrav som erstatning for det gældende iblandingskrav, da reguleringen dermed harmoniseres kravene i EU's Brændstofkvalitetsdirektiv. Landbrug & Fødevarer er endvidere tilfredse med, at der nu endelig kommer mere klarhed over, hvordan det nationale CO₂-fortrængningskrav, der blev indført som en del af Aftale om grøn omstilling af vejtransporten i december 2020, implementeres i lovgivning.

I perioden siden vedtagelsen af Aftale om grøn omstilling af vejtransporten, hvor der har været uklarhed om de konkrete rammevilkår der er gældende fra 1. januar 2022, har erhvervet nok engang været placeret i en usikker position, der har gjort det svært at indgå aftaler med leverandører og sikre finansieringsgrundlag for investeringer i etablere og nye bæredygtige teknologier.

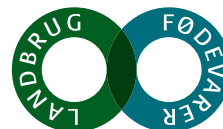
Det er derfor vigtigt for investeringsklimaet at få skabt tillid og stabilitet, så erhvervets aktører i endnu højere grad kan levere på klima- og bæredygtighedskrav. Landbrug & Fødevarer ser derfor også gerne, at bekendtgørelserne der implementeres, er tilpas ambitiøse til at opfylde klimamål og krav, også på EU-niveau, så der ikke opstår behov for løbende revideringer, der forstærker den usikkerhed erhvervet allerede er underlagt.

Bekendtgørelse om CO₂e-fortrængningskrav og bæredygtighed m.v.

Som anført ovenfor er Landbrug & Fødevarer grundlæggende positive overfor udsigten til et CO₂-fortrængningskrav for brændstof i transportsektoren. De gældende rammevilkår, hvor der både har været fastsat EU-krav til andele vedvarende energi i det endelige forbrug i den vejgående transport og et CO₂-fortrængningskrav til den vejgående og ikke-vejgående transport, har ikke altid fungeret overensstemmende og har givet anledning til udfordringer med at nå opfyldelsen på begge direktivkrav med samme virkemidler.

Højere ambitioner for CO₂-fortrængning fra brændstoffer til vejtransport

Landbrug & Fødevarer ser dog også nogle alvorlige problematikker ved det forslåede nationale CO₂-fortrængningskrav. Bekymringen består grundlæggende i, at ambitionen for CO₂-fortrængning i brændstoffer, jf. bekendtgørelsens §3, stk. 2, er for lav til at sikre reelle CO₂-reduktioner ift.



gældende rammevilkår (iblandingskrav på 7,6 pct.). Forbrændingsmotorer vil fortsat spille en stor rolle i den danske transportflåde frem mod og efter 2030 ifølge klimapartnerskabet for landtransport. Det er derfor også nødvendigt at se på, hvilke effektive reduktioner der kan realiseres, givet en stor del af landtransporten fortsat vil efterspørge brændstoffer i 2030 og efter.

Afhængigt af implementeringen af CO₂-fortræningskravet risikerer vi en reduceret iblanding af biobrændstoffer fra 1. januar 2022 og frem til 1. januar 2028 ift. 2020 og 2021-niveauet. Hvis leverandørerne således vælger at gøre fuldt brug af muligheden for at reducere med UER'ere og elektricitet, vil det føre til mindre anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer i diesel og benzin, hvilket Landbrug & Fødevarer finder stærkt kritisabelt og formålsløst.

Det er selvfølgelig væsentligt, at fortrængningskravet ikke resulterer i en forringet konkurrenceevne for dansk erhvervsliv. En reduktion af de høje afgifter for biobrændstoffer kan dog bidrage til at forstærke efterspørgslen på grønne brændsler. Derudover er det Landbrug & Fødevarers overbevisning, at der kan indføres mekanismer, hvor kravet eks. kan lettes i perioder med for store omkostninger, som det ses i andre EU-medlemslande.

Fremme af avancerede og 2. generation biobrændstoffer

Landbrug & Fødevarer finder det også beklageligt, at iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer fjernes. Samtidig fjernes dobbelttællingsmekanismen for avancerede og 2. generations biobrændstoffer.

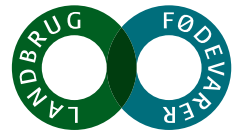
Mens Landbrug & Fødevarer er forstående for, at en dobbelttællingsmekanisme ikke fungerer efter hensigten, når kravet om andele vedvarende energi erstattes af et CO₂-fortræningskrav, ser vi ikke iblandingskrav af bæredygtige biobrændstoffer som uforeneligt med et fortrængningskrav. Derimod kan et iblandingskrav for 2. generation og avancerede biobrændstoffer bidrage til at fastholde eksisterende teknologier og fremme investeringer i nye teknologier, der ikke kan konkurrere alene på baggrund af et CO₂-fortræningskrav, hvis ikke fortrængningseffekten er væsentlig højere end fortrængningen fra konkurrerende produkter.

Det er således vigtigt at fastholde et markedstræk på den korte bane, for at sikre den nødvendige kapacitet af bæredygtige biobrændstoffer til opfyldelse af det gradvist stigende fortrængningskrav på den lange bane. Det behov forstærkes af Kommissionens udspil til revision af direktivet for vedvarende energi, hvor fortrængningskravet fra EU's side kommer til at lægge væsentligt højere, end det der er fastlagt i Aftale om grøn omstilling af vejtransporten. Sammenholdt med den aktuelle udvikling i omkringliggende landes iblandingskrav og CO₂-fortræningskrav må konkurrencen om de bæredygtige biobrændstoffer forventes at stige markant.

Landbrug & Fødevarer vil derfor foreslå, at der indføres krav om iblanding af bæredygtige biobrændstoffer (VE II-direktivets bilag 9). I EU-Kommissionens udspil til revision af VE-direktivet fastholdes desuden iblandingskravet, selvom der indføres et overliggende CO₂-fortræningskrav, hvilket bekræfter kompatibiliteten mellem fortrængnings- og iblandingskrav.

Additionalitet ved UER'er og elektricitet fra offentlige ladestandere

Landbrug & Fødevarer er ærgerlige over, at der åbnes op for brugen af UER-kreditter og el leveret til offentlige ladestandere til opfyldelse af CO₂-fortræningskravet. For Landbrug & Fødevarer er det svært at se additionaliteten ved begge virkemidler jf. nedenstående bemærkninger til HB 2022, ligesom de reduktioner, der er forbundet med UER'ere, ikke reducerer de danske CO₂-udledninger, da reduktionerne finder sted i de lande hvor UER-projekterne gennemføres.



Landbrug & Fødevarer ønsker derfor belyst, om det forventes at UER-kreditter anvendt til opfyldelse af det nationale CO₂-fortrængningskrav for brændstoffer, vil bidrage til Regeringens mål om en 70 pct. reduktion af drivhusgasemissionerne i 2030?

Det er desuden Landbrug & Fødevarers opfattelse, at muligheden for at benytte UER-kreditter til at opfylde 2,6 pct. af CO₂-fortrængningskravet i 2022-2024 er relativt højt sammenlignet med øvrige EU-medlemslandes brug af UER'ere til opfyldelse af kravene i Brændstofkvalitetsdirektivet.

CO₂-fortrængningskravets virkningsområder

I §3, stk. 2 er det anført, at virksomheder har pligt til at anvende drivhusgasreducerende brændstoffer med henblik på at reducere vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed fra leveret brændstof til transport til brug i vejketøjer til transport.

Landbrug & Fødevarer ønsker bekræftet, at det nationale fortrængningskrav dermed kun gælder for vej-gående transport, hvormed brændstofleverandører ikke kan overvælte omkostninger på den ikke-vejgående transport herunder landbrugsmaskiner?

Bekendtgørelse om håndbog om dokumentation for opfyldelse af CO₂e-fortrængningskrav m.v. (HB 2022)

UER-kreditter

Som angivet ovenfor er Landbrug & Fødevarer kritiske overfor additionaliteten ved anvendelse af UER'ere. For det første kan UER'ere fra et hvilket som helst land tælle med, hvormed anvendelsen ikke har nogen effekt på det nationale klimaregnskab, og dermed ikke bidrager til opfyldelsen af 70 pct.-målet. For det andet er der ikke nogen krav til, hvorvidt UER-projekterne har nogen som helst tilknytning til transportmarkedet.

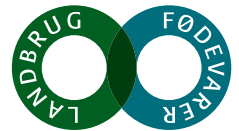
Landbrug & Fødevarer ønsker derudover uddybet, hvordan Energistyrelsen håndterer kontrollen med kravet fra håndbogens afsnit 5.2.1: "UER'ere må ikke anvendes til eller have været anvendt til opfyldelse af andre CO₂e-fortrængningskrav eller andre emissionbegrænsningssystemer".

Fra kravene oplistet i håndbog afsnit 5.3, nærmere bestemt kravet om en erklæring der tilkendegiver at UER'erne kun er solgt én gang og kun er rapporteret én gang mhp. CO₂-fortrængningskrav i andre sammenhænge, er det angivet at alle aktørerne skal underskrive en erklæring. Er der regulerede eller uregulerede platforme, hvor UER'ere, også fra projekter uden for EU, handles på en måde, så det sikres at kreditterne annulleres, når de er anvendt?

Forskellige opgørelseskrav for el og biogas

Landbrug & Fødevarer ønsker uddybet forklaring af, hvordan medtælling af elektricitet fra offentligt tilgængelige ladestandere kan betragtes som additionelle fortrængninger i transportsektoren, hvis leverandørerne af elektricitet ikke er omfattet af CO₂-fortrængningskravet.

Hvor biogas leveret gennem nettet anses for at være fossilt, såfremt der er modtaget støtte til produktionen, uagtet at mixet i gasnettet ikke er 100 pct. fossilt, bliver el leveret gennem offentlige ladestandere ikke afkrævet dokumentation for, om elektriciteten har modtaget støtte, og derfor kan CO₂-fortrængningen fra det gældende miks af vedvarende og fossil elektricitet i elnettet altid medtælles.



Landbrug & Fødevarer ser gerne, at samme krav for anvendelse af el som biogas gør sig gældende, så additionalitetsprincippet er opfyldt ved at skabe markedstræk og dermed incentivere til fremme af ny udstøttet grøn strøm.

Dokumentation for overholdelse af massebalanceprincippet

Det er endeligt vigtigt for Landbrug & Fødevarer, at der ved indberetning af CO₂-fortrængningseffekt for biogas anvendt til transport, er krav om at leverandører af husdyrgødning til biogasproducenter, skal underskrive en selverklæring for leverancen, inden den kan anvendes med standardværdier for drivhusgasemissionsbesparelser som fremgår af udkast til bekendtgørelse om CO₂e-fortrængningskrav og bæredygtighed Bilag 3.

Landbrug & Fødevarer ønsker derfor bekræftet, at kravet om selverklæring fra leverandører af biomasse er omfattet af håndbogens dokumentationskrav for overholdelse af principperne for massebalance.

Landbrug & Fødevarer vil gerne have mulighed for at vende tilbage med yderligere kommentarer eller spørgsmål, hvis vi finder behov for dette.

Med venlig hilsen

Simon Horsholt
Seniorkonsulent

Klima & Energi

D +45 3339 4291
M +45 2785 2384
E simh@lf.dk



Den 29. oktober 2021

Energistyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Høringssvar er sendt elektronisk til ens@ens.dk med kopi til ctgg@ens.dk

Høring over nyaffattelse af bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed m.v. og af nyaffattelse af bekendtgørelse om håndbog

Vi ser vi frem til, at vi i Danmark får implementeret de nye for biobrændstoffer med CO₂e-fortrængningskrav og udelukke biobrændstoffer som ikke er bæredygtige. Ifølge bekendtgørelsen er det virksomheder, der angiver og betaler energiafgift efter mineralolieafgiftsloven for det flydende brændstof, der sælges til transport, som er omfattet af forpligtelserne og skal foretage opgørelser og rapportering.

I kæden indgår bl.a. leverandører af biomasse.

Vi ser det som afgørende, at Styrelsen via bekendtgørelsen og håndbogen sikrer, at den enkelte biomasseleverandør med simpel selvdeklarering tilkendegiver og giver accept af at klimaværdierne anvendes til dette formål og dokumentation. Dette for at sikre transparens og retten til indregning er sikret.

På vegne af Landbrugets Biomasseleverandører

Erling A. Christensen, Formand, Tlf. 60 22 66 39, erling@blsg.dk
Gitte Grønbæk, direktør, tlf. 30921776, gittetg@gmail.com
Anders Andersen, Udviklingschef Tlf. 23 28 24 71 aa@slf.dk

Læs mere om Landbrugets Biomasseleverandører på www.lbbl.dk

Cathrine Gylling

Fra: Jeppe Juul <jeppe@rgo.dk>
Sendt: 2. november 2021 16:45
Til: cttg@ens.dk; Peter Willumsen
Emne: 2021-13315

Vi skal beklage at vi ikke har indsendt noget rettidigt.

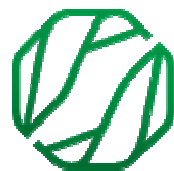
Vedrørende soja

Vi deler ikke ministeriets vurdering af, at Danmark kun kan regulere en hvis del af soja brugt til transportbrændstoffer. Danmark vælger selv hvordan vi vælger at opfylde kravene så længe vi lever op til de konkrete %-krav i direktivet. Vi kan derfor ikke tilslutte os det foreslåede, der er i modstrid med den politiske aftale.

Vi vil derfor foreslå, at man følger det aftalte så man ikke kan bruge soja til transportbrændstoffer i Danmark.

JEPPE JUUL

Seniorrådgiver
Klima og Transport



RÅDET FOR
GRØN OMSTILLING

Kompagnistræde 22, 3. sal
1208 København K., Danmark
www.rgo.dk

Tlf: 3318 1948

[Twitter](#) | [LinkedIn](#) | [Facebook](#)

D. 28.10.2021

Wind Denmark's høringssvar til bekendtgørelse om CO2e-fortræningskrav om bæredygtighed m.v.

Wind Denmark takker for muligheden for at afgive svar på høringen til bekendtgørelsen om CO2e-fortræningskrav om bæredygtighed m.v.

Først og fremmest vil Wind Denmark bemærke, at vi ikke har været hørt i den indledende fase, og derfor ikke har været inddraget i forbindelse med udarbejdelsen af den foreslåede lovgivning¹. Fremadrettet håber Wind Denmark på at blive inddraget i lignende arbejder, idet omstilling af vejtransport er et af Wind Denmarks fokusområder², grundet den økonomiske betydning for mange af Wind Denmarks medlemmer³, som ny lovgivning kan få. Wind Denmark håber derfor, at helhedstænkningen fremadrettet vil inkludere nye aktører og ikke kun de "klassiske" brændstofleverandører.

Elektricitet leveret via offentlige tilgængelige ladestandere

Som nævnt i tidligere høringssvar og debatindlæg er det Wind Denmarks vurdering, at det nationale CO2e-fortræningskrav er så uambitiøst⁴, at effekten heraf både ift. klima såvel understøttelse af nye VE-brændstoffer såsom PtX, er nærmest ikkeeksisterende. Hertil kommer at Wind Denmark stadig savner ræsonnementet for at udelukke VE-el i det stigende nationale CO2e-fortræningskrav, og hvordan det juridisk set ikke er i strid med et af EU's grundprincipper om ikke-diskrimination.

Det er derfor glædeligt, at VE-el ikke også er udelukket i forbindelse med implementeringen af brændstofkvalitetsdirektivets CO2e-fortræningskrav på mindst 6%. Som en konsekvens heraf er det ligeledes glædeligt, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere fremadrettet vil få adgang til ticket-markedet, for den del der udgør differencen mellem det stigende nationale krav og det overordnede EU-krav. I den forbindelse er det dog væsentligt at holde for øje, at adgangen til ticket-markedet for VE-el frem mod 2030 vil eroderes for helt at forsvinde, grundet det gradvist stigende nationalt krav. Dvs. fra 2025 vil der ifølge Wind Denmarks opfattelse igen blive tale om diskriminering.

Hvorvidt det bliver et reelt problem, afhænger om det inden 2025 erkendes, at et mindre ambitionsniveau i én sektor alt andet lige vil betyde, at andre sektorer skal reducere mere. En opfattelse der deles af Klimarådet, De Økonomiske Vismænd m.fl. er enig i. Med udgangspunkt i at landbruget delvist kan siges at have fået en fribillet,

¹ Jf. s. 4 i høringsbrevet vedr. Energistyrelsen vurdering af principperne for agil erhvervsrettet regulering.

² F.eks. har Wind Denmark afgivet høringssvar til samtlige høringer der vedrører transportsektoren, kommet med fælles udspil til et dansk CO2-fortræningskrav, skrevet flere debatindlæg etc.

³ Herunder udvikling af nye forretningsmodeller f.eks. ifm. risikoafdækningsmodeller via PPA-kontrakter til lade operatører og/eller hedging ved at etablere PtX-anlæg sammen med VE-anlæg mm.

⁴ Det er umiddelbart svært at se, hvordan man kan argumentere for at et ambitionsniveau som kun ligger 1% højere end EU's minimumskrav jf. brændstofkvalitetsdirektiv, er noget som skaber en mærkbar forskel.

må den logiske slutning være, at ambitionsniveauet i transportsektoren er nødsaget til at blive skruet væsentligt op inden 2025, da det umiddelbart ellers vil blive svært at nå 70%-målet, hvis både landbruget og vejtransporten slipper med at skulle bidrage med deres forholdsmæssige andel af CO₂-reduktioner.

Konkret ift. til dokumentationskravene for den del, hvor VE-el kan tælle med, kan det konstateres, at "Bekendtgørelse om håndbog om dokumentation for opfyldelse af CO₂-fortræningskrav m.v.", kun beskrives i meget overordnede termer, og der henvises til en vejledning som pt. ikke er tilgængelig.

I den forbindelse vil Wind Denmark derfor bede Energistyrelsen om at afklare følgende spørgsmål:

- Vil drivhusgasintensiteten for det danske el-miks måles med udgangspunkt i toårsperioden inden det år hvor elektriciteten er blevet leveret⁵ eller er det muligt at anvende Energistirelsens månedlige eller årlige energistatistik?
- Er det korrekt forstået, at hvis der er en direkte tilslutning mellem VE-anlægget og ladestanderen, så anses elektriciteten som at være 100% VE⁶?
 - Hvis ja, vil det så også gælde ved direkte virtuel tilslutning f.eks. ved at synkronisere et batteri og vindmølle⁷ eller via timeopløst certificering⁸, da sådanne modeller allerede eksisterer/er under udvikling?

I forlængelse af ovenstående er det ligeledes også vigtigt at få afklaret, hvordan de nuværende handelsmæssige dispositioner, som VE-PPA, oprindelsesgarantier mm. kan anvendes til at dokumentere, at den leverede elektricitet er 100% VE. Givet der er flere forskellige måder, hvorpå det kan gøres⁹, vil Wind Denmark opfordre til at ovenstående nævnte uklarheder enten inkluderes i bekendtgørelsen eller udstedes som et tillæg til bekendtgørelsen, da det vil betyde at metoden og kravene til de ovenforstående fremsatte punkter, vil blive omfattet af en offentlig høring.

PtX-brændstoffer

I udkast til bekendtgørelse om CO₂e-fortræningskrav og bæredygtighed m.v. fremgår det, at de nærmere regler, for hvordan man opgør drivhusgasemissionsbesparelser og fastlægger andelen af vedvarende energi i sådanne brændstoffer, vil udarbejdes i overensstemmelse med de stadig ikke fremlagte delegerede retsakter på området.

Med henvisning til VEII-direktivets art. 28 stk. 3.5 fremgår det at:

⁵ Jf. art. 27 stk. 3 i VEII-direktivet

⁶ Jf. art. 27 stk. 3. litra 2 i VEII-direktivet

⁷ Som Vestas-OK gør ved lynladerstationen på Fyn <https://fdm.dk/nyheder/nyt-om-biler/2021-07-elbiler-faar-eks-tra-groen-stroem-fra-kaempebatteri>

⁸ Projekt eloprindelse er et eksempel herpå <https://energinet.dk/Om-nyheder/Nyheder/2020/10/11/Banebrydende-projekt-kan-dokumentere-den-groenne-stroem-fra-producent-til-forbruger>

⁹ F.eks. vil der være forskel på om man stiller krav til at der skal foreligge en PPA-aftale eller det kan dokumenteres via annullering af oprindelsesgarantier.

”Elektricitet fra direkte tilslutning til et anlæg, som producerer elektricitet fra vedvarende energikilder kan dog fuldt ud medregnes som vedvarende elektricitet, hvor det bruges til produktion af disse flydende og gasformige transportbrændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse.”

Med udgangspunkt i ovenstående passus er det Wind Denmarks klare opfattelse, at PtX-brændstoffer vil kunne anvendes til opfyldelse af CO₂-fortræningskravet hvis:

- Der er en direkte tilslutning mellem VE-anlæg og PtX-anlæg.
- VE-anlægget ikke idriftsættes før PtX-anlægget.
- Det kan dokumenteres at der ikke er anvendt elektricitet taget fra det kollektive net til produktion af PtX-brændstoffet.

For den type PtX-brændstof som produceres via en direkte tilkobling som beskrevet ovenfor, er der umiddelbart ikke behov for at afvente Kommissionens delegerede retsakter¹⁰, hvorfor en beskrivelse af dokumentationskravet for sådan et setup allerede nu kan indskrives i ”Bekendtgørelse for om håndbog om dokumentation for opfyldelse af CO₂-fortræningskrav m.v.”

Med henvisning til art. 25 stk. 1.a, der foreskriver at;

”Tager medlemsstaterne hensyn til vedvarende flydende og gasformige transportbrændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, når de anvendes som mellemprodukt til produktion af konventionelle brændstoffer”.

Er det uklart hvordan det er reflekteret i begge bekendtgørelser, som er sendt i høring. I den forbindelse vil Wind Denmark derfor bede Energistyrelsen om at afklare følgende spørgsmål:

- Er det korrekt forstået, at hydrogenering af konventionelle brændstoffer, hvor brinten er VE-baseret, kan tælle mod CO₂-fortræningskravet, men at selve implementeringen heraf afventer de delegerede retsakter?

Slutteligt og måske allervigtigst vil Wind Denmark igen understrege, hvorfor en langt mere proaktiv rolle i udformningen af de delegerede retsakter på området er vigtig. En for restriktiv tilgang vil i bedste fald fordyre produktionen af PtX-produkter – i værste fald helt umuliggøre dem. Og måske endnu mere vigtigt er det, at det sikres, at Danmark kan drage fordel af den førte klimapolitik, som d.d. betyder, at mere end 50% af den danske elforsyning stammer fra vedvarende energikilder såsom vind og sol¹¹.

¹⁰ Jf. art. 27 stk. 3. litra 7. & art. 28 stk. 5 i VEII-direktivet.

¹¹ Se Brintbranchen, Drivkraft Danmark og Wind Denmarks positionspapir på området <https://winddenmark.dk/sites/winddenmark.dk/files/media/document/Positionsrapport%20-%20delegeret%20retsakt%20om%20RNF-BOs%20-%202021.pdf>

Biobrændstoffer og biogas

Wind Denmark har tidligere kritiseret, at de såkaldte ILUC-effekter ikke blev inkluderet i CO₂-fortræningskravet – det til trods for, at Energistyrelsens egne beregninger viste, at det danske forbrug af biobrændstoffer i 2019 resulterede i 350.000 ton CO₂, hvis ILUC blev inkluderet. I et CO₂-fortræningssystem hvor brændstoffet prissættes ud fra dens klimaaftryk, er det stærkt problematisk, da det skævvrider konkurrencen, når prisfastsættelsen af biobrændstoffers baseres på en kunstig lav udledning.

For at rette op på ovenfor beskrevne markedsfejl vil Wind Denmark appellere til, at man skruer op for de af §12 anførte minimumskrav til drivhusgasemissionsbesparelserne for biobrændstoffer og biogas til min. 70%, og gerne 85%, uanset alderen på anlægget. Den foreslåede opjustering vil først og fremmest sidestille biobrændstoffer og biogas med kravene til PtX-brændstoffer, således at der *ikke* sættes lavere krav til mere drivhusgasintensive brændstoffer. Hertil er det Wind Denmarks klare opfattelse, at der intet er til hinder for en nationalbestemt opjustering, da de pågældende krav jf. VEII-direktivets art. 29. stk. 10, er opgjort som minimumskrav.

Skulle ovenstående give anledning til spørgsmål, står Wind Denmark til rådighed for evt. uddybning og dialog om de afgivne kommentarer.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Thomas Young Hwan Westring Jensen".

Thomas Young Hwan Westring Jensen

Chefkonsulent

Tlf: 3373 0349

Email: Tyj@winddenmark.dk